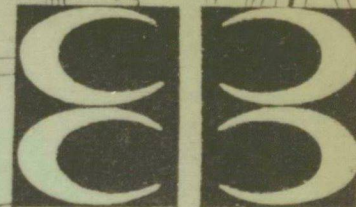


**CAMARA
DE COMERCIO
DE BOGOTA**



**PLANIFICACION DE PARQUEADEROS
Y
REVITALIZACION DEL CENTRO DE LA CIUDAD**

BOGOTA, ABRIL DE 1983

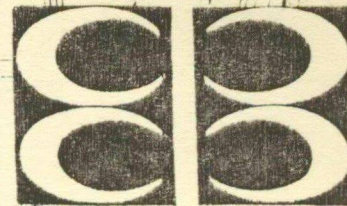
CAMARA DE COMERCIO
DE BOGOTA

Top CCB0137
ej. 1



06748

CAMARA
DE COMERCIO
DE BOGOTA



PLANIFICACION DE PARQUEADEROS
Y
REVITALIZACION DEL CENTRO DE LA CIUDAD

BOGOTA, ABRIL DE 1983

Biblioteca - CIEB -
No. Inventario 6748
Fecha Ingreso 16/10/86
PRECIO \$ 2.000 No. Ejemplares 21

CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ
Dirección de Planeación y Desarrollo
Centro de Información Económico-Social de Bogotá

CIEB

BIBLIOTECA

PLANIFICACION DE PARQUEADEROS Y

REVITALIZACION DEL CENTRO DE LA CIUDAD.

El presente documento ha sido
preparado por Alvaro Avila Bernal,
bajo la dirección del doctor
Mario Suárez Melo, Presidente
Ejecutivo de la Cámara de Comercio
de Bogotá.

Bogotá, abril de 1983.

PLANIFICACION DE PARQUEADEROS Y

REVITALIZACION DEL CENTRO DE LA CIUDAD.

CONTENIDO:

SITUACION DEL PROBLEMA

I - ELEMENTOS DE UNA ESTRATEGIA DE REVITALIZACION

A - Plan de Acciones

- 1 - Organización del Censo de Parqueaderos
- 2 - Parqueaderos, Tráfico y Movimiento de Peatones
- 3 - Localización de Nuevas Instalaciones
- 4 - Estudio de la Demanda
- 5 - Funcionamiento, Control y Tarifas

6 - Problemas

El presente documento ha sido
preparado por Alvaro Avila Bernal,
bajo la dirección del doctor
Mario Suárez Melo, Presidente
Ejecutivo de la Cámara de Comercio
de Bogotá.

B - Acciones

II - METODOLOGIA DEL PROYECTO

III - PRESUPUESTO Y COSTOS DEL PROYECTO

IV - CRONOGRAMA Y DESARROLLO DEL PROYECTO

PLANIFICACION DE PARQUEADEROS Y

REVITALIZACION DEL CENTRO DE LA CIUDAD.

SITUACION DEL PROBLEMA C O N T E N I D O:

SITUACION DEL PROBLEMA

I - ELEMENTOS DE UNA ESTRATEGIA DE REVITALIZACION

A - Plan de Acción INMEDIATA

1 - Organización del Censo de Parqueaderos

2 - Parqueaderos, Tráfico y Movimiento de Peatones

3 - Localización de Nuevas Instalaciones

4 - Estudio de la Demanda

5 - Funcionamiento, Control y Tarifas

6 - Problemas y Costos del Estacionamiento en la Calle

B - Acciones a Mediano y Largo Término

II - METODOLOGIA DEL PROYECTO

III - PRESUPUESTO Y COSTOS DEL PROYECTO

IV - CRONOGRAMA Y DESARROLLO DEL PROYECTO

EVOLUCION DEL VALOR DE LAS VENTAS EN EL
COMERCIO DE BOGOTÁ - Estudio Comparativo

SITUACION DEL PROBLEMA

POPAYAN	21,0 %	PEREIRA	9,4 %
CALI	18,1 %	PASTO	9,2 %

El comercio organizado de Bogotá y la comunidad entera ha venido presenciando con creciente inquietud el proceso de deterioro físico y de degradación general, tanto económica como social, del área central.

(A precios corrientes - Durante los seis primeros meses de 1982)

Esta decadencia del centro de la ciudad se traduce por un conjunto de manifestaciones en la vida económica y social. Desde el punto de vista económico, es naturalmente el comercio, sector básico de la economía urbana, la actividad más severamente afectada. El lenguaje de las cifras es dramático y su análisis impone la definición de una política y de una acción concreta para revitalizar el centro y corregir tan apremiante situación. En efecto, el valor de las ventas en el comercio, a precios corrientes, creció en 21,2 % en Bogotá, entre 1980 y 1981, en tanto que en Pasto aumentó en 22,7 %, en Armenia (23,5 %); Montería (25,1 %); Santa Marta (26,2 %); Villavicencio (30,5 %) y en San Andrés, isla (32,5 %). La misma información del Banco de la República indica una situación inquietante de creciente deterioro del comercio de Bogotá, según las cifras del siguiente cuadro:

*Constantes
21 + importante*

*El indicador +
importante
sería para
el centro de Bogotá*

EVOLUCION DEL VALOR DE LAS VENTAS EN EL
COMERCIO DE BOGOTA--Estudio Comparativo

POPAYAN	21,0 %	PEREIRA	9,4 %
CALI	18,1 %	PASTO	9,2 %
SAN ANDRES, I.	12.2 %	LETICIA	9,1 %
DUITAMA	11,0 %	BOGOTA	5.7 %
QUIBDO	10,3 %		

(A precios corrientes - Durante los seis
primeros meses de 1982)

FUENTE: Revista del Banco de la República,
número 660, pag. 159, 1982.

Los cambios registrados en la repartición sobre el espacio urbano de las actividades económicas, tienen a consolidar el receso ~~receso~~ general que expresan las anteriores cifras. En efecto, los establecimientos y organismos que del centro se han desplazado hacia los sectores alejados del Norte, conocen desventajas y costos cada vez más elevados como consecuencia de los viajes numerosos y repetidos en sentido Norte-Centro-Norte, para atender sus necesidades de aprovisionamiento y adelantar las gestiones administrativas: los establecimientos se desplazan pero los proveedores, las funciones, los servicios, las sedes del sistema bancario y finan-

ciero y los grandes organismos públicos de decisión y control permanecen en el centro de la ciudad. Y este movimiento pendular entre Norte y centro se traduce por una demanda insatisfecha para puestos de estacionamiento de vehículos en instalaciones adecuadas y correctamente localizadas. Es decir, que ante la posibilidad de desplazar las principales funciones y actividades tradicionalmente implantadas en el área central, se impone la puesta en marcha de una acción planificada de revitalización, de reanimación y reparación del centro de la ciudad, considerado para los fines del presente proyecto como el espacio urbano comprendido entre las calles 26 y 6, entre norte y sur, y las carreteras 3 y 14 (av. Caracas), de oriente a occidente.

En este proceso de deterioro, el estacionamiento de los vehículos y la congestión del tráfico sobre un sistema vial ya obsoleto, por cuanto fué diseñado en otros tiempos para satisfacer necesidades propias de una tecnología antigua, han venido a determinar una situación de embotellamiento y bajo rendimiento de las vías, cuyos efectos son diversos y muy concretos:

1. - Receso creciente de todas las actividades económicas y de la vida social y cultural;
2. - Contaminación insostenible del medio ambien-

te y crecimiento de las fatigas y traumatismos causados por múltiples fuentes incontroladas de RUIDO;

3. - Disminución progresiva de los valores del suelo y de los predios por cuanto el esfuerzo financiero del sector público se orienta prioritariamente hacia el desarrollo de los sectores periféricos;
4. - emigración creciente de actividades básicas hacia antiguos sectores residenciales, cada vez más alejados del centro de la ciudad;
5. - conformación de una especie de "zona negra lineal" a lo largo de las vías utilizadas intensiva o exclusivamente por buses de transporte colectivo. En efecto, a causa de su mantenimiento defectuoso y de sus especificaciones técnicas incompatibles con las necesidades de un servicio de alto rendimiento social, estos vehículos constituyen un poderoso instrumento del deterioro general del centro. Más, aún, el 85 % de las rutas de buses cruzan el centro sin necesidad de hacerlo;
6. - incompatibilidad del tráfico automotor y del

Toda la información sobre parqueaderos y estacionamientos, actuación general de peatones sobre vías estrechas con andenes y calzadas en deficiente estado de mantenimiento y obstáculos de diversa índole (vendedores, mendigos, orates, pregoneros, vehículos pesados y automóviles estacionados sobre los andenes; alcantarillas destapadas; señalización deficiente o inexistente y múltiples peligros tanto para peatones como para conductores);

7. - intensidad del RUIDO (ruido generado por el trabajo, por la circulación urbana, por músicas estridentes, por pregoneros y por motores de vehículos con mantenimiento defectuoso, etc) y diversidad de agresiones sonoras provenientes de un mundo maquinista sin control, todo lo cual incita a considerar el centro de la ciudad como una caja de resonancia que se llena de ruido mientras pierde su sentido y su significado. Este carácter cada vez más ruidoso y bullicioso del área central, indica la necesidad apremiante de establecer un análisis sistemático del ruido, sus orígenes y sus costos, con el fin de definir una estrategia para reducir el ruido y la contaminación sonora.

Toda la información sobre parqueaderos y estacionamientos, actualmente disponible y centralizada a través de los servicios especializados de la Cámara de Comercio de Bogotá, permite comprobar la necesidad de emprender un censo de tales establecimientos y su funcionamiento en el área central con el fin de precisar la dimensión y orígenes del problema, por una parte, y planificar la implantación y operación de nuevas instalaciones, por otra parte. En efecto, solamente el conocimiento sistemático de la situación actual habrá de permitir la definición y ejecución de una estrategia razonada de revitalización y reanimación de la vida económica y social del centro de la ciudad. Se exponen enseguida los rasgos esenciales y el contenido de las acciones que permitirán el logro de tales objetivos.

A - Plan de Acción INMEDIATA

Una de las acciones inmediatas será la que introduzca orden y racionalidad en el estacionamiento y parqueo de vehículos en el centro de la ciudad anteriormente delimitado. Dentro de este espacio, el problema fundamental consiste en identificar y medir con precisión el estado de la demanda y de la oferta y analizar las tasas

de rendimiento que corresponden a tales inversiones.

En consecuencia, los elementos básicos para la definición de esta acción inmediata son:

I - ELEMENTOS DE UNA ESTRATEGIA DE REVITALIZACION

1. - ORGANIZACION

La Cámara de Comercio de Bogotá, con base en el estudio de las estructuras actuales del centro y su evolución a corto y mediano término, considera que la revitalización del centro de la ciudad y la reparación de sus condiciones físicas son la condición esencial para reanimar la vida económica y social del área central de una de las más importantes capitales latinoamericanas. Este trabajo, a su vez, consiste en un conjunto de acciones INMEDIATAS, por una parte, y a mediano y largo plazo, por la otra.

A - Plan de Acción INMEDIATA

Una de las acciones inmediatas será la que introduzca orden y racionalidad en el estacionamiento y parqueo de vehículos en el centro de la ciudad anteriormente delimitado. Dentro de este espacio, el problema fundamental consiste en identificar y medir con precisión el estado de la demanda y de la oferta y analizar las tasas

de rendimiento que corresponden a tales inversiones.

En consecuencia, los elementos básicos para la definición de esta acción inmediata son:

- 1 - ORGANIZACION DEL CENSO. Establecimiento de un censo de parqueaderos y áreas de estacionamiento con el fin de identificar su:
 - a) Localización y dimensión;
 - b) modalidades de operación y funcionamiento;
 - c) condiciones técnicas y calidad de las instalaciones y servicios;
 - d) relación con las actividades, funciones y servicios en las inmediaciones;
 - e) capacidad real y densidades de ocupación;
 - f) estructura de las tarifas actuales o en estudio y modalidades de aplicación;
 - g) condiciones generales de operación y funcionamiento en relación con la circulación de vehículos y el movimiento de peatones;
 - h) clasificación según su ubicación, dimensión

y funcionamiento

- 2 - PARQUEADEROS, TRAFICO Y MOVIMIENTO DE PEATONES. Elaboración, con base en los anteriores elementos, del plano de parqueaderos y estacionamientos del centro de la ciudad, tomando en consideración, por una parte, el

tráfico automotor según las especificaciones y capacidad de las vías y, por otra parte, el movimiento de peatones como elemento determinante del normal desenvolvimiento de las actividades económicas y sociales. El Plan establecerá la separación y trazado de las vías y espacios públicos para uso exclusivo del movimiento de peatones y definirá las modalidades de ordenamiento, reparación y funcionamiento de tales vías.

- 3 - LOCALIZACION DE NUEVAS INSTALACIONES Identificación y evaluación, sobre el plano del área central, de los espacios necesarios para la localización y construcción del número de parqueaderos que requiere el descongestionamiento y normal desenvolvimiento del centro de la ciudad y sus actividades.

- 4 - ESTUDIO DE LA DEMANDA Identificación, sobre los planos del área central, de los edificios, entidades, funciones y actividades cuyas necesidades para estacionamiento de vehículos es necesario determinar con el doble fin de precisar el estado actual de la DEMANDA y señalar la manera de estimular y fomentar la OFERTA.
- 5 - FUNCIONAMIENTO, CONTROL Y TARIFAS. Definición de los mecanismos de fomento, control y fijación de tarifas a través de las cuales la construcción y operación de parqueaderos llegarán a ser inversiones atractivas y rentables. El Plan evaluará las diversas ventajas que resultan de la implantación, alrededor del centro, de un sistema de parqueaderos periféricos al área central, con el funcionamiento de medios de transporte rápido (buses ejecutivos con determinadas especificaciones o taxis colectivos) que permitan al conductor estacionar su vehículo en lugares seguros, llegar oportunamente a su destino final en el núcleo central y regresar en las mismas condiciones al sitio de su parqueadero en la periferia del centro.
- 6 - PROBLEMAS Y COSTOS DEL ESTACIONAMIENTO EN LA CALLE. Definición y aplicación de medidas de control y vigilancia tendientes a regular y organizar el estacionamiento en aquellas vías cuya dimensión y especificaciones así lo permitan.

estructuras, tanto del entorno como del paisaje urbano, con el estacionamiento en las calles significa una fuente apreciable de ingresos, particularmente en el centro de la ciudad. Y es normal que tales recursos sean recuperados por la comunidad, gracias a cuyo esfuerzo financiero fueron construidas o ampliadas las vías y las arterias centrales. Se impone, pues, simultáneamente con la construcción de nuevos parqueaderos, la organización y puesta en marcha de los mecanismos que permitan recuperar tales recursos. Pero es importante señalar que medidas de esta naturaleza han de ser aplicadas simultáneamente en el conjunto de la ciudad, con el fin de crear condiciones equitativas para el normal desenvolvimiento de las actividades económicas y sociales en los diversos sectores de la ciudad o funciones propias del área central de una capital de tan vastas dimensiones como Bogotá.

B - Acciones a Mediano y Largo Término:

PLAN GENERAL DE REVITALIZACIÓN Y
RENOVACIÓN DEL CENTRO DE LA CIUDAD.

Aunque el plan para poner en marcha, de manera simultánea, el conjunto de las anteriores acciones inmediatas constituye la mayor preocupación de la Cámara de Comercio de Bogotá, es necesario reconocer que la revitalización integral y definitiva del centro de la ciudad solo será el resultado de una acción sistemática de reanimación, reparación y recuperación del conjunto de las

estructuras, tanto del entorno como del paisaje urbano, con el fin de crear las condiciones propicias al desarrollo de las actividades económicas y al progreso general de sus moradores y visitantes. Esta acción exige el esfuerzo conjunto y coordinado de los sectores público y privado.

El análisis y discusión del proceso integral de renovación urbana que requiere el centro de la ciudad, escapa a la dimensión y alcance del presente documento, cuya única finalidad es la discusión y confrontación de los problemas que surgen de un conjunto de parqueaderos y de estacionamientos de surgimiento espontáneo y que, en muchos casos, no responden ni por su ubicación ni por su funcionamiento o rendimiento a los requerimientos de las actividades o funciones propias del área central de una capital de tan vastas dimensiones como Bogotá.

Tales condiciones imponen a la revitalización y renovación del área central, un tratamiento y un diseño generador de un nuevo comportamiento psicológico de la población, con base en el reordenamiento del paisaje urbano, el uso de colores estimulantes y de símbolos visuales positivos, mensajes amables, nuevas formas y volúmenes arquitectónicos y, ante todo, por el uso de formas, siluetas y colores generadores de actitudes positivas. Finalmente, es la recuperación ecológica del centro y el uso generalizado de los bienes imprescindibles de la naturaleza (árboles, plantas, flores) lo

que permitirá recuperar para beneficio de la comunidad entera, el centro de la ciudad sometido en los últimos años a un proceso cada vez más intenso y visible de abandono y deterioro.

DEL PROYECTO

En el plano concreto y operativo, la metodología para el conocimiento de la situación actual de los parqueaderos y estacionamientos en el centro, su funcionamiento y su planificación, traduce las orientaciones que señala el método. Es decir, del camino más corto y racional para alcanzar el fin que nos hemos propuesto y que consiste en la definición de un Plan de Parqueaderos y de organización del estacionamiento complementado con el diseño y reordenamiento de las vías y espacios para peatones.

El método de trabajo consiste en analizar la demanda y planificar la oferta, de la manera siguiente:

1 - Identificar y cuantificar todos los fenómenos y variables del problema, a través de TRES encuestas simultáneas:

- a) Parqueaderos y su funcionamiento;
- b) Conductores (recorridos a pié, seguridad, obstáculos, deseos, necesidades, etc);

II - METODOLOGIA DEL PROYECTO

En el plano concreto y operativo, la metodología para el conocimiento de la situación actual de los parqueaderos y estacionamientos en el centro, su funcionamiento y su planificación, traduce las orientaciones que señala el método. Es decir, del camino más corto y racional para alcanzar el fin que nos hemos propuesto y que consiste en la definición de un Plan de Parqueaderos y de organización del estacionamiento complementado con el diseño y reordenamiento de las vías y espacios para peatones.

El método de trabajo consiste en analizar la demanda y planificar la oferta, de la manera siguiente:

- 1 - Identificar y cuantificar todos los fenómenos y variables del problema, a través de TRES encuestas simultáneas:
 - a) Parqueaderos y su funcionamiento;
 - b) Conductores (recorridos a pie, seguridad, obstáculos, deseos, necesidades, etc);

c) Principales entidades y grandes organismos.

- 2 - Procesar la información producida por las encuestas y transcribirla en forma gráfica sobre los planos del área central, según las diversas escalas, para obtener los elementos visuales que expresan y comparan los problemas estudiados y sus alternativas de solución
- 3 - Estudiar los flujos de vehículos y las modalidades de congestionamiento de las vías, tanto para el tráfico automotor como para el movimiento de peatones.
- 4 - Analizar el estado y estructura del patrimonio inmobiliario, la evolución de los valores del suelo y la calidad del paisaje urbano con el fin de identificar los elementos determinantes de una correcta localización de parqueaderos y su funcionamiento en relación con el tráfico automotor y el movimiento de peatones.
- 5 - Consultar y analizar los planes, programas y proyectos, tanto públicos como privados, con el fin de planificar los parqueaderos con base en los requerimientos futuros del centro.
- 6 - Estudiar los problemas financieros de un Plan de

estudio urbano

Parqueaderos y definir los niveles de rendimiento de las nuevas inversiones, así como las tarifas, incentivos y ventajas diversas que corresponden al esfuerzo financiero.

A - PERSONAL NECESARIO

Finalmente, el PLAN DE PARQUEADEROS será integrado por los siguientes documentos:

Finalmente, el PLAN DE PARQUEADEROS será integra=					
do por los siguientes documentos:					
Arquitecto-Urbanista	3	60.000/mes	180.000,00		
Ingeniero de tráfico	1.	- ANALISIS BASICO, compuesto por un álbum de 20 planos o láminas; Dimensión 70 x 35 cm.	0.000,00		
Ec.-Analista Financiero	2.	- DIAGNOSTICO y Alternativas comparadas de desarrollo;	100.000,00		
Abogado (Derecho predial e inmobiliario)	3.	- EL "PLAN DE PARQUEADEROS" y de ordenamiento del tráfico de vehículos y de peatones en el centro de la ciudad	200,00		
Dibujante	4.	- INFORME ESCRITO - Normas y Reglamentos Definición de las etapas prioritarias.	1.000,00		
Secretaria			100.000,00		
Mensajero			1.100.000,00		
Prestaciones Sociales = 50 %					550.000,00
B - ENCUESTAS = 30 encuestadores x 15 días hábiles x \$ 500/día					225.000,00

C - EQUIPO y MATERIAL

- Eq. de dibujo = 2 mesas y asiento.	\$ 15.000 c/u.	30.000,00
- Material de dibujo		30.000,00
- 80 hojas de "zip-a-ton"	= \$ 400 c/u.	32.000,00
- Reproducción Documentos y copias heliográficas		80.000,00
		2.047.000,00
- GASTOS VARIOS E IMPREVISTOS = 10 %		205.000,00
		2.252.000,00

III - COSTO DE ELABORACION DEL "PLAN DIRECTOR
DE PARQUEADEROS DEL CENTRO DE BOGOTA".

1

A - PERSONAL NECESARIO

- Director del Proyecto (Planificador Urbano)	Tiempo Completo	4 meses	\$90.000/mes	\$ 360.000,00
- Arquitecto-Urbanista		3	60.000/mes	180.000,00
- Ingeniero de tráfico		2	50.000/mes	100.000,00
- Ec.-Analista Financiero		2	50.000/mes	100.000,00
- Abogado (Derecho pre- dial e inmobiliario)		2	50.000/mes	100.000,00
- Dibujante	Completo	4	25.000/mes	100.000,00
- Secretaria	Completo	4	25.000/mes	100.000,00
- Mensajero	Completo	4	15.000/mes	60.000,00
				<u>1.100.000,00</u>
Prestaciones Sociales = 50 %				<u>550.000,00</u>

B - ENCUESTAS = 30 encuestadores x 15 días hábiles x \$ 500/día 225.000,00

C - EQUIPO y MATERIAL

- Eq. de dibujo = 2 mesas y asiento.	\$ 15.000 c/u.	30.000,00
- Material de dibujo		30.000,00
- 80 hojas de "zip-a-ton"	- \$ 400 c/u.	32.000,00
- Reproducción Documentos y copias heliográficas		<u>80.000,00</u>
		<u>2.047.000,00</u>
- GASTOS VARIOS E IMPREVISTOS = 10 %		<u>205.000,00</u>
		<u>2.252.000,00</u>

Estructura y Desarrollo del Proyecto.

PRINCIPALES ACTIVIDADES	Primer Mes	Segundo Mes	Tercer Mes	Cuarto Mes.
1 - PREPARACION Y PUESTA EN MARCHA	■			
2 - RECOPIACION Y ANALISIS DE ESTUDIOS Y PROYECTOS EXISTENTES.	■	■		
3 - REALIZACION DE LAS ENCUESTAS				
a) Parqueaderos	■			
b) Entidades y Organismos		■		
c) Conductores		■		
4 - PROCESAMIENTO Y ANALISIS DE LA INFORMACION.		■	■	
5 - ANALISIS URBANISTICO DE LA LOCALIZACION, DIMENSION Y FUNCIONAMIENTO DE PARQUEADEROS:		■	■	
- Estudio de Demanda y Oferta		■	■	
- Análisis de las actividades económicas.			■	
- El Tráfico automotor y el Movimiento de Peatones.			■	
- Estudio General de calles y vías peatonales.			■	
- Estudio de Localización del Sistema de Nuevos Parqueaderos en el Centro de la Ciudad			■	
6 - ESTUDIO FINANCIERO Y COSTOS DE UN PROGRAMA DE PARQUEADEROS - MECANISMOS DE ESTIMULO Y PROMOCION - TARIFAS Y RENTABILIDAD - INSTRUMENTOS DE CONTROL Y DE ORGANIZACION.		■	■	
7 - "PLAN DIRECTOR DE PARQUEADEROS Y ORGANIZACION DEL ESTACIONAMIENTO"			■	■
8 - INFORME FINAL - MECANISMOS DE EJECUCION - ORDEN DE PRIORIDADES.				■

El Proyecto será presentado con los siguientes documentos:

- 1 - ANALISIS BASICO. Un álbum de dimensión 70 x 35,
- 2 - DIAGNOSTICO y Alternativas comparadas de desarrollo,
- 3 - EL "PLAN DE PARQUEADEROS",
- 4 - INFORME ESCRITO - Normas y Reglamentos
Definición de las etapas prioritarias.